

Foto: Henk Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 32

November - December 2007

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Henk Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB), Rijkswaterstaat en Paul Hoekman

Productie en uitgever: Expertisebureau Bos (c) 2006, website: ***http://www.xs4all.nl/~bosq/***
Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: ***bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 21 zijn op aanvraag te verkrijgen. Zie index op de website.*

Voorwoord

Vlak voor kerst 2007 was een gedeelte van Nederland wit, ideaal voor mooie foto's.

Het laatste deel van 2007 is er veel gebeurd: diverse voorlichtingsdagen en publicaties. Daarnaast was ook de Nederlandse overheid bezig om alles voor de kerst te publiceren. Dat betekent nauwkeurig lezen wat er nu weer bedacht is en op tijd een schriftelijke zienswijze inleveren. Veel werk in korte tijd.

Ook de komende periode wordt gekenmerkt door deze activiteiten, nu er een ontwerpbesluit voor het Binnenvaartbesluit is gepubliceerd en er over de invulling van hoofdstuk 19 van de Europese richtlijn nagedacht moet worden.

In dit nummer ook aandacht voor de marifoonvergunning en de GMDSS examens. Wilt u nog examen doen zonder praktijkexamen doe dat dan in het voorjaar 2008!

Rijkswaterstaat heeft veel aan voorlichting gedaan: de projecten Varen doe je samen en Veilig varen op de IJssel zijn voor alle pleziervaart interessant. Deze zijn gratis verkrijgbaar.

De elektronische gegevensstroom wordt steeds meer Europees vorm gegeven: AIS voor de binnenschepen, het Europa-nummer wordt een ENI-nummer en BICS is ook toegankelijk voor pleziervaart.

Op de wachtschependag van Scouting Nederland kwam o.a. de biologische toevoeging aan diesel aan de orde.
In dit nummer besteden we hier uitgebreid aandacht aan, wat betekent het en wat zijn de gevolgen.

Rest mij nog u een veilig, goed en vooral gezond 2008 toe te wensen. Goede vaart!

Janneke Bos

Inhoud

Voorlichting grote pleziervaart

De afgelopen maanden is er weer veel aan voorlichting voor eigenaren van grote pleziervaartuigen gedaan.
Hieronder een bloemlezing van de activiteiten:
* kleine vlootraad van Scouting Nederland afdeling waterwerk;
* de werkgroependag van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig;
* de beurs Europort Maritime te Rotterdam;
* de Klassieke Schepenbeurs te Enkhuizen;
* de Spiegeldag van Rijkswaterstaat met vaarweggebruikers (beroeps- en pleziervaart) in Utrecht;
* de HCC Watersportgebruikersdag in Rotterdam;
* de wachtschependag van Scouting Nederland.
Op deze dagen is veel informatie uitgewisseld en gelobbyd.

In het Weekblad Schuttevaer zijn 2 complete pagina's aan onze schepen besteedt. In 4 artikelen kwamen achtereen-volgens het CWO Groot Motorschip, de nieuwe vaarbewijzen, de nieuwe technische eisen voor grote pleziervaart en interessante websites aan bod. De artikelen zijn te downloaden via www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm.
Op de beurs Europort Maritime en de Klassieke Schepenbeurs zijn in totaal 6500 gratis exemplaren van het Weekblad Schuttevaer uitgedeeld. Belangstelling genoeg!

Ook de lezingen van de wachtschependag zijn via www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm te downloaden. Handig voor ieder die (niet) aanwezig was. (JB)

Ontwikkelingen m.b.t. de Binnenvaartwet

De tekst van de definitieve versie van de Binnenvaartwet is op 18 december 2007 in het Staatsblad nummer 498 gepubliceerd. Met deze publicatie in het Staatsblad is de Binnenvaartwet zelf helemaal klaar. Afgezien van het feit dat de artikelen van de Binnenvaartwet opnieuw zijn genummerd, is er inhoudelijk niets gewijzigd ten opzichte van de versie die naar de Eerste Kamer is gestuurd. De definitieve versie van de tekst van de Binnenvaartwet kunt u vinden op www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm.

De uitwerking van de Binnenvaartwet staat in het Binnenvaartbesluit waaraan nog gewerkt wordt. Pas als het Binnenvaartbesluit ook helemaal klaar is, kan de Binnenvaartwet worden ingevoerd. De Binnenvaartwet is dus NOG NIET van kracht. Naar verwachting geschiedt de invoering van zowel de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit op 30 december 2008. (JB)

Invoeringswet Binnenvaartwet

De Binnenvaartwet wordt ingevoerd met behulp van een Invoeringswet. In de Invoeringswet wordt het volgende geregeld:
* overgangsbepalingen van de oude naar de nieuwe wetgeving;
* verwijzingen in andere wetgeving;
* enkele kleine reparaties van de Binnenvaartwet zelf;
* het intrekken van de oude wetgeving.

Met de Invoeringswet wordt de volgende oude wetgeving ingetrokken:
* de Binnenschepenwet;
* de Wet vervoer binnenvaart;
* de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.
Tegelijkertijd worden ook alle bijbehorende besluiten en regelingen (totaal 60 stuks) ingetrokken zoals bijvoorbeeld het Binnenschepenbesluit. Het wetsvoorstel is het Deelorgaan Binnenvaart reeds gepasseerd, het Deelorgaan had geen opmerkingen. De stukken voor de Invoeringswet Binnenvaartwet liggen nu bij de Tweede Kamer. Vervolgens moeten ze nog naar de Eerste Kamer. Deze wet heeft dus nog een heel traject te gaan.

In de overgangsbepalingen van de oude naar de nieuwe wetgeving wordt o.a. het volgende geregeld:
* een geldig certificaat van onderzoek op basis van de Binnenschepenwet blijft geldig;
* een meetbrief zoals bedoeld in de Binnenschepenwet blijft geldig;
* een geldige ontheffing op basis van de Binnenschepenwet blijft geldig;
* een aanvraag tot een certificaat van onderzoek, een meetbrief, een medische verklaring, een vaarbewijs, een scheepsregistratienummer of een ontheffing, blijft in behandeling bij de overgang van de oude naar de nieuwe wetgeving.

In allerlei wetten en regelingen wordt verwezen naar de Binnenschepenwet, de Wet vervoer binnenvaart of de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Deze verwijzingen worden vervangen door verwijzingen naar de Binnenvaartwet. Dit staat in hoofdstuk 2 van de Invoeringswet Binnenvaartwet.

De kleine reparaties aan de Binnenvaartwet hebben betrekking op:
* de samenhang met de Europese richtlijn 2006/87/EG die de technische eisen voor binnenschepen regelt en tegelijkertijd van kracht wordt en de Europese richtlijn 82/714/EEG vervangt;
* de delen m.b.t. de bestuurlijke boete worden uit de Binnenvaartwet verwijderd omdat dat voor de invoering van de Binnenvaartwet reeds geregeld wordt met de nieuwe Algemene wet bestuursrecht;
* hier en daar staat abusievelijk het woord 'schip' in plaats van 'binnenschip'. Deze delen zijn niet van toepassing op zeeschepen.

De inhoud van de stukken m.b.t. de Invoeringswet Binnenvaartwet zijn te downloaden vanaf www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm. (JB)

Inspraakmogelijkheid Binnenvaartbesluit

Op 20 december 2007 heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Huizinga-Heringa, het ontwerpbesluit Binnenvaartbesluit naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit ontwerpbesluit wordt tevens in de Staatscourant gepubliceerd waarna het mogelijk is gedurende 30 dagen een schriftelijke zienswijze bij de staatssecretaris in te dienen.

De aanbiedingsbrief van de staatssecretaris en de bijlage bij de brief waarin het Binnenvaartbesluit met de bijbehorende nota van toelichting staan, zijn te downloaden via www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm. Heeft u opmerkingen, vragen etc. met betrekking tot het Binnenvaartbesluit waarvan u vindt dat deze mee genomen moeten worden in de zienswijze van de (grote) pleziervaart, stuur deze dan voor half januari 2008 naar bosq@xs4all.nl. Samen met alle opmerkingen van de behoudsorganisaties en andere pleziervaartorganisaties worden ze dan gebundeld tot een brief die naar de staatssecretaris gestuurd wordt. (JB)

Invulling H19 historische schepen in de Europese richtlijn

Door de EU is de EMH gevraagd om invulling te geven aan H19 historische schepen. Momenteel is er alleen een Duits voorstel. Zolang er geen ander voorstel komt, zal dit dus ook het EMH voorstel zijn.

H19 is bedoeld voor alle historische schepen in Europa, dus niet alleen voor Nederlandse schepen of voor een deel van een bepaalde vloot of organisatie.

H19 bestaat nu nog niet in de Europese richtlijn en in het ROSR (Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn).
De CCR en de EU werken samen m.b.t. de invulling van dit hoofdstuk. Beide organisaties willen zoveel mogelijk gebruik maken van dezelfde tekst. Daarom wordt de tekst van H19 ook in een Joint Working Group behandeld (JWG).

De huidige tekst van de Europese richtlijn is vrijwel gelijk aan de tekst van het ROSR. Een Nederlandse regeling klinkt weliswaar leuk, maar is voor grensoverschrijdend verkeer geen issue. Daarom is het van belang om het zoveel mogelijk Europees te regelen. Als in beide wetgevingen dezelfde tekst staat is dat voor alle schepen in Europa een groot pluspunt (je kunt dan namelijk zonder extra eisen ook op de Rijn varen).

Omdat het afgeven van de certificaten na 30 december 2008 nog een overgangsperiode zal kennen is het niet noodzakelijk dat de tekst van H19 op 30 december 2008 reeds klaar is.
Op de Klassieke Schepenbeurs is afgesproken dat een aantal personen een nieuw Nederlands voorstel op papier gaat zetten. Dit voorstel gaat dan vervolgens de (Nederlandse en Europese) behoudorganisaties rond, waarna het voorstel wordt ingebracht bij de Europese commissie.

Nederlandse zienswijze

Historische schepen kunnen in alle stadia van restauratie zijn, van beginnend tot geheel gerestaureerd. Bovendien kunnen ze voor allerlei doelen gebruikt worden, van woonschip tot charterschip. Alle schepen waaraan historische delen zitten die het behouden waard zijn, zouden tot H19 moeten kunnen worden toegelaten. Het slopen van historische delen die het behouden waard zijn is zonde. Behoud van historisch erfgoed.

Hoe een schip ook gebruikt wordt, een schip kan altijd minimaal gedeeltelijk voldoen aan de eisen die gesteld worden aan zijn categorie schip (pleziervaartuig, passagiersschip etc.). Aan minimale veiligheidseisen kan ieder schip voldoen, denk maar aan het aan boord plaatsen van brandblussers, reddingmiddelen en een veilige gasinstallatie.

Zodra er meer informatie beschikbaar is, leest u daar meer over in het informatieblad Info20M. (JB)

Wijziging wetgeving m.b.t. de patenten op de Rijn

Eind mei 2007 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) 2 nieuwe protocollen aangenomen die betrekking hebben op de patenten op de Rijn, namelijk protocol 10 en 11. Deze internationale protocollen worden nu in de Nederlandse wetgeving doorgevoerd. Protocol 10 en 11 regelen het onderling erkennen van bewijzen voor de vaarbevoegdheid en de bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart. Tevens worden alle patenten nu in 1 reglement samen gevoegd, zodat er geen verschillende reglementen bestaan voor de radarpatenten en de vaarpatenten. Op zich een loffelijk streven.

NB. Deze wijzigingen gelden alleen voor de vaart op de Rijn tussen Spijkse Veer (Nederlands-Duitse grens) en de sluizen van Iffezheim. Dus niet voor de vaart in Nederland of op de wateren rondom de Rijn.

De Nederlandse overheid heeft de wijzigingen doorgevoerd in het nieuwe Besluit reglement patenten voor de scheepvaart op de Rijn. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Huizinga-Heringa, heeft deze zowel naar de Tweede Kamer gestuurd als naar de Staatscourant. We hadden de beschikking over de volgende stukken:
* de aanbiedingsbrief van de staatssecretaris aan de Tweede Kamer (niet gepubliceerd in de Staatscourant);
* de bijlage van de aanbiedingsbrief met daarin:
1. Besluit reglement patenten voor de scheepvaart op de Rijn (ook gepubliceerd in de Staatscourant);
2. Nota van toelichting op het Besluit reglement patenten voor de scheepvaart op de Rijn (gepubliceerd in de Staatscourant);
3. Bijlage van de nota van toelichting: Reglement patenten voor de scheepvaart op de Rijn (niet gepubliceerd in de Staatscourant);
4. Bijlage van de nota van toelichting: Toelichting bij de artikelen van het Reglement patenten voor de scheepvaart op de Rijn (niet gepubliceerd in de Staatscourant).
De aanbiedingsbrief van de staatssecretaris en de bijlage van de aanbiedingsbrief zijn te downloaden vanaf www.xs4all.nl~bosq/nieuws.htm (inspraak over patenten op de Rijn).

In het Reglement patenten voor de scheepvaart op de Rijn komen de volgende diploma's voor:
* het klein vaarbewijs voor pleziervaartuigen korter dan 15 m op de Rijn boven Spijkse Veer (dus niet in NL);
* het sportpatent voor pleziervaartuigen tussen de 15 en 25 m;
* het kleine patent voor schepen tussen de 25 en 35 m (geen passagiersvaart, sleep- en duwboten);
* het grote patent voor alles boven de 35 m, passagiersvaart, sleep- en duwboten etc. (voor alle schepen toegestaan);
* het overheidspatent voor overheidsschepen en brandweerboten;
* het radarpatent voor de vaart op radar

Bij de samenvoeging zijn er echter een aantal punten waarover de vertegenwoordigers van de pleziervaart zich zorgen maken. Daarom heeft de FONV commissie wet- en regelgeving samen met andere pleziervaart-organisaties hun zienswijze bij de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat ingediend. Daarvoor hadden we 30 dagen de tijd. De brief met de zienswijze van de pleziervaart is ook te downloaden vanaf www.xs4all.nl~bosq/nieuws.htm (inspraak over patenten op de Rijn).

Hieronder volgen enkele punten die de pleziervaart heeft aangedragen in haar zienswijze.

1. Sleep- en duwboten die voor de pleziervaart gebruikt worden

Met de invoering van de Europese richtlijn voor de binnenvaart en de Binnenvaartwet is het voor sleep- en duwboten die uitsluitend voor de pleziervaart gebruikt worden, mogelijk een Certificaat van Onderzoek (CvO) aan te vragen waarop als scheepstype 'pleziervaartuig' staat. Deze schepen mogen dan niet gebruikt worden voor het slepen, duwen of langszij mee nemen van schepen langer dan 20 m.
In het Reglement patenten voor de scheepvaart op de Rijn staat echter nog in de definities 'speciaal is gebouwd'.
Dat betekent dat voor het varen op de Rijn met voor de pleziervaart bedoelde sleep- of duwboot (met CvO pleziervaartuig) ten allen tijde met een groot patent noodzakelijk is.
Voor deze groep schepen hebben we gevraagd of het mogelijk is om ze te erkennen als pleziervaartuig waardoor het mogelijk wordt, afhankelijk van de lengte van het schip gebruik te maken van een klein vaarbewijs, sportpatent of klein patent.

2. De grens van 35 m

Tussen het kleine patent en het grote patent zit de grens van 35 m. Evenals we hebben aangegeven voor de Binnenvaartwet dat we deze grens graag naar 40 m zouden willen verschuiven (hetgeen gelukt is), willen we dat ook hier bepleiten. Schepen met een lengte tot 40 m (met name spitsen) worden steeds minder beroepsmatig gebruikt en komen steeds meer in de pleziervaart terecht. Het verschil in vaartijd tussen het kleine en het grote patent maakt voor de pleziervaart een wereld van verschil. Met minder vaartijd is het ook voor schippers van spitsen makkelijker om beroepsmatig te beginnen (het bevordert daarmee de instroom in de beroepsmatige vaart) en voor de pleziervaart wordt het eveneens aantrekkelijker een patent te halen. Regelgeving wordt begrijpelijker en ook eenvoudiger te handhaven als in beide reglementen dezelfde grens wordt gehanteerd.

3. Geldige medische verklaring

Om een geldig vaarbevoegdheidsbewijs te hebben voor de vaart op de Rijn moet de diplomahouder over een geldige medische verklaring beschikken. Voor het grote patent was en is dat vanaf 50 jaar iedere 5 jaar een medische keuring en vanaf 65 jaar ieder jaar. Bij de samenvoeging van de reglementen geldt deze bepaling nu voor alle patenten op de Rijn en voor alle erkende vaarbevoegdheidsbewijzen. Dat gaat dus ook gelden voor bijvoorbeeld de klein vaarbewijzen!
Ons inziens is de verplichting voor de pleziervaart om vanaf 50 jaar iedere 5 jaar tot 65 jaar en vanaf 65 jaar ieder jaar een geldige medische verklaring te hebben, niet zinvol en een onnodige belasting. Bovendien valt het een bezitter van een klein vaarbewijs niet uit te leggen waarom hij in Nederland met het klein vaarbewijs pas bij 65 jaar een medische geschiktheid moet aantonen en zodra hij bij Spijkse Veer de Rijn opgaat diezelfde geschiktheid al vanaf 50 jaar.
Tevens pleiten we ervoor om dezelfde medische eisen voor de patenten op de Rijn en de vaarbewijzen te laten gelden. Dit voorkomt dubbele keuringen.

4. Radarpatenten

Hoewel het niet expliciet genoemd wordt in de stukken pleiten we ervoor om de pleziervaart ook in aanmerking te laten komen voor de aantekening 'radar' op hun sportpatent als ze in het bezit zijn van een diploma radar op basis van het klein vaarbewijs of van het diploma radarwaarnemer ruime wateren.

We hopen dat de brief met daarin de zienswijze van de pleziervaart helpt. De nieuwe wetgeving wordt op 1 april 2008 van kracht (geen 1-april grap!). (JB)

Wijziging marifoonvergunningen in 2008

Iedere eigenaar van een schip met een marifoon heeft ondertussen een brief van Agentschap Telecom ontvangen met daarin een overzicht van zijn eigen gegevens. Deze gegevens zijn de gegevens zoals die bij Agentschap Telecom bekend zijn en waarop jaarlijks de retributie voor de marifoonvergunning betaald moet worden.

In de begeleidende brief valt te lezen dat de gegevens voor de vergunning per 1 februari 2008 (en dus niet per 1 januari 2008 zoals tot nu toe beweerd werd) automatisch worden omgezet naar de gegevens voor het registratiebewijs. Het registratiebewijs gaat de vergunning vervangen. Het is dus niet zo dat er helemaal niets meer aan boord hoeft te zijn! Het registratiebewijs is gratis.

Als uw gegevens niet kloppen wordt u verzocht om de gegevens gewijzigd terug te sturen. Dit is belangrijk voor u en voor anderen op het water. In het geval van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer wilt u immers dat uw gegevens goed bekend zijn om goede hulpverlening (bijv. door de KNRM) te verkrijgen. Een van de gegevens op het formulier is het ENI-nummer (Europese Normalisatie Identificatienummer).

Voor het varen met maritieme communicatie-apparatuur aan boord in 2008 is het dus het volgende aan boord nodig:
* een geldig marifoonbedieningscertificaat (marifoonbasiscertificaat, Marcom-B of Marcom-A);
* een registratiebewijs (deze krijgt u na 1 februari 2008 automatisch toegestuurd van Agentschap Telecom).
Het marifoonbedieningscertificaat vervalt dus NIET. Het registratiebewijs vervangt de huidige vergunning.

Schippers die nieuwe communicatie-apparatuur aan boord plaatsen (bijv. als vervanging van oude apparatuur, geheel nieuwe apparatuur of van schip wijzigen) moeten dat blijven doorgeven aan Agentschap Telecom. (JB)

Alsnog GMDSS examens 'oude stijl' in 2008

Ondanks het feit dat Agentschap Telecom reeds lang zegt dat het GMDSS module B examen met een praktijkdeel wordt uitgebreid, is het er nog steeds niet van gekomen. Daarom heeft het Watersportverbond besloten om in 2008 nog 2 examens 'oude stijl' te organiseren op 23 februari 2008 te Alkmaar en 19 april 2008 te Amsterdam. Om examen te mogen doen heeft u een marifoonbasiscertificaat nodig. U hoeft bij de examens 'oude stijl' nog geen praktijkexamen te doen. Indien u geslaagd bent voor het examen GMDSS module B dan kunt op basis van dit getuigschrift en uw marifoonbasiscertificaat een Marcom-B diploma verkrijgen bij Agentschap Telecom. Met een Marcom-B diploma mag een zeevaartmarifoon (hoog vermogen), DSC, EPIRB, INMARSAT en GMDSS portofoon bediend worden. Voor MF/HF-apparatuur is een Marcom-A diploma nodig, examens daarvoor kunnen alleen bij de zeevaartscholen gedaan worden.

Aanmelden voor het examen GMDSS module B kan via het watersportverbond: www.watersportverbond.nl. Zoek bij Producten/examen naar 'GMDSS'. Daar kunt u alle informatie voor het examen GMDSS module B vinden.

Varen doe je samen

In kader van het project 'Varen doe je samen!' zijn de belangrijkste vaarwegknooppunten in Nederland in beeld gebracht. De detailkaarten laten zien hoe de recreatievaart op een veilige en vlotte manier de knooppunten over kunnen steken. Hoewel de kaarten een aanbevolen vaarroute aangeven zijn deze niet bepalend en verplicht. Er zijn tal van andere manieren van oversteken mogelijk. Houdt u zich bij het oversteken aan de geldende verkeersregels en kijk, voordat u oversteekt, goed om u heen en laat duidelijk zien aan de andere vaarweggebruikers wat u gaat doen. Op deze manier kunnen de andere vaarweggebruikers op tijd reageren.

De brochures zijn tot stand gekomen met medewerking van: Rijkswaterstaat Noord-Holland, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, Provincie Noord-Holland, Provincie Zuid-Holland, Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, de Koninklijke Schuttevaer, het Watersportberaad, het Watersportverbond en de ANWB.

Voor dit project is een speciale multomap gemaakt met daarin losse katernen per vaargebied. Momenteel zijn de volgende vaargebieden beschikbaar:
* Noord- en Zuid-Holland;
* Deltawateren;
* Waddenzee;
* Grote rivieren met Limburg;
* Amsterdam-Rijnkanaal.

Het ligt in de bedoeling om van meer Nederlandse vaargebieden een dergelijke brochure uit te brengen. Heb je je eenmaal opgegeven voor de brochure dan krijg je de nieuwe brochures van andere vaargebieden in Nederland vanzelf gratis toegestuurd.

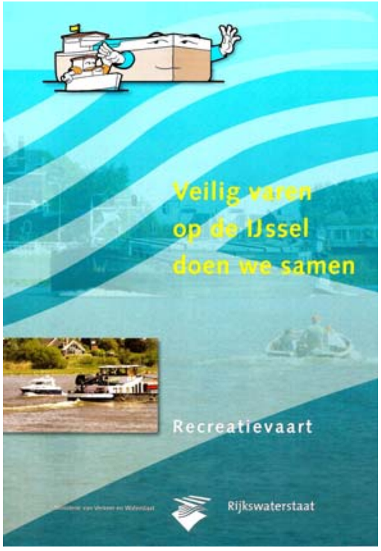
De map en/of de inhoud kan gratis aangevraagd worden via http://www.rws.nl/rws/scheepvaart/mailformulier/mailformulier.shtml.

Daarnaast kan gebruik gemaakt worden van een antwoordkaart (154 kb) via www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm. De antwoordkaart kan gratis verzonden worden naar een antwoordnummer. Heb je al een multomap en wil je alleen aanvullende brochures bestellen dan kan dat het beste via de antwoordkaart. (JB)



Veilig varen op de IJssel doen we samen

Rijkswaterstaat is van start gegaan met een actie om de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Geldersche IJssel te verbeteren. Onder het motto 'Veilig varen op de IJssel doen we samen', worden beroepsschippers en recreanten opgeroepen om meer rekening met elkaar te houden en hun kennis bij te spijkeren. Rijkswaterstaat ontwikkelde de campagne samen met vertegenwoordigers van beroeps- en recreatievaart.



Rijkswaterstaat wil een betrouwbare partner zijn en garant staan staat voor vlot en veilig vervoer over water. De kans op een ongeval op de vaak smalle en bochtige IJssel groeit door de toename van het gebruik door zowel beroepsvaart als recreatievaart. Door beide groepen inzicht in elkaars situatie te geven en open communicatie ontstaat over en weer kennis en begrip. Dat helpt om het risico in belangrijke mate te verminderen.

De Geldersche IJssel is een mooie rivier die door een aantrekkelijke omgeving slingert en heeft daardoor in het zomerseizoen grote aantrekkingskracht op de recreatievaart. De rivier is ook een belangrijke verkeersader voor het beroepsgoederenvervoer. Het bochtige karakter, de grote stroom recreanten en de steeds groter worden de binnenvaartschepen zorgen dat het in de zomermaanden niet altijd even gemakkelijk varen is.

Er zijn de afgelopen jaren regelmatig gevaarlijke situaties geweest maar gelukkig hebben zich geen grote aanvaringen voorgedaan. De mobiel verkeersleiders zijn heel alert op zulke mogelijk gevaarlijke situaties. In alle gevallen hebben ze de betrokken schippers aangesproken. Als het nodig is varen de mobiele verkeersleiders met hun patrouilleboten voor het recreatievaartuig om te laten zien waar het schip moet varen. Het komt helaas nog steeds, en helaas nog te vaak, voor dat men in het midden van de vaarweg vaart!

De campagne loopt tot medio september 2007. In die periode krijgen zowel recreanten als beroepsschippers van de mobiele verkeersleiders van Rijkswaterstaat een informatiepakket waarin naast informatie over de IJssel een aantal 'gouden tips' staat voor het scheepvaart verkeer. De beroepsvaart en de recreanten krijgen elk een eigen pakket met gerichte informatie en tips.

De belangrijkste tips voor beide groepen luiden:
Bereid u goed voor. Vaar een duidelijk koers. Kijk goed en zorg dat u zelf ook gezien wordt. Pas uw snelheid aan. Geef elkaar de ruimte. Gebruik de marifoon. Let op de dode hoek.
De beroepsvaart kan vaker de scheepshoorn gebruiken als een gevaarlijke confrontatie met een jacht dreigt.
Daarnaast werden op een aantal plaatsen langs de IJssel grote mottoborden geplaatst. Deze zijn vergelijkbaar met de borden langs de autosnelwegen en wijzen de schippers op het ter plaatse gewenste gedrag.
De folder (2,8 Mb) is ook gratis te downloaden via www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm.
Bron: Rijkswaterstaat, www.08008002-rijkswaterstaat.nl.

Inland-AIS apparatuur

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is bezig om voor 6000 schepen in de beroepsvaart en 2000 schepen in de recreatievaart te zorgen voor Inland-AIS apparatuur inclusief de installatie daarvan. Deze apparatuur is bedoeld voor:

* alle beroepsvaart op de Nederlandse binnenwateren;
* alle pleziervaart langer dan 20 m;
* Nederlandse beroepsvaart korter dan 20 m.

Hoe de exacte uitwerking van deze regeling eruit gaat zien is nog niet bekend. Wel is inmiddels bekend dat de pleziervaart in Nederland hier mee kan liften onder dezelfde voorwaarden als de beroepsvaart. Het ziet er naar uit dat de beroepsvaart er niets voor hoeft te betalen en dat geldt dan ook voor de pleziervaart. Wacht dus nog even met het aanschaffen van apparatuur…

De Inland-AIS apparatuur is van de klasse A en heeft meer mogelijkheden dan de AIS-apparatuur op zee. Beide systemen kunnen wel met elkaar praten en kunnen op beide wateren gebruikt worden.
De standaard voor Inland-AIS apparatuur is inmiddels vastgelegd, de apparatuur zelf is nog niet te koop. De apparatuur kan aangesloten worden op het radarbeeld en/of een elektronische kaartsysteem. De meeste bekende elektronische kaartsystemen zoals die nu in de beroepsbinnenvaart en de pleziervaart gebruikt worden kunnen hiermee overweg. De koppeling naar deze apparatuur (Inland ECDIS-kaarten en radar) is niet inbegrepen, die moet de schipper in elk geval zelf betalen.

Door het gebruik van AIS-apparatuur is van ieder schip bekend hoe het schip heet, wat de scheepsgegevens zijn en welke positie en snelheid het schip heeft. Daardoor weet je dus van een schip aan de horizon al hoe het heet zonder dat je je verrekijker hoeft te pakken. Dat scheelt een hoop communicatie op de marifoon. Bovendien geeft het een overzichtelijker beeld voor de vaarweggebruiker en de verkeersposten. Let wel op! Niet ieder schip (op zee of op de binnenwateren) heeft AIS en zal dus zichtbaar zijn. Naar buiten kijken en onbenoemde radarvlekken blijven voorlopig bestaan.

Voor AIS-apparatuur is een MMSI-nummer nodig. Schepen op zee hebben dit nummer al, voor alle schepen op de binnenwateren die dat nog niet hebben wordt momenteel een oplossing gezocht (het gaat om het uitgeven van duizenden nummers). Het Agentschap Telecom heeft aangegeven geen probleem te hebben met het in korte tijd aanmaken van dit nummer voor veel schepen tegelijk.
Voor Inland-AIS heb je aan een marifoonbasiscertificaat voldoende.

De Centrale Commissie Rijnvaart heeft onlangs besloten om voor een aantal schepen het elektronisch melden verplicht te maken:

* alle schepen met gevaarlijke stoffen aan boord;
* alle schepen langer dan 110 m;
* duwstellen;
* passagiersschepen (hotelschepen);
* zeeschepen;
* bijzondere transporten.

Door de Inland-AIS apparatuur en het gebruik van het elektronisch melden, voldoen deze schepen hier aan.
Voor pleziervaartuigen langer dan 20 meter is Inland-AIS niet verplicht. De overheid vermoedt echter dat bij positieve reacties uit de beroepsvaart, het Inland-AIS steeds verder ingevoerd zal gaan worden. Je kunt dat vergelijken met de invoering van de marifoonapparatuur. Het is een kwestie van tijd… Zodra meer bekend wordt over deze regeling zullen we u hier over informeren. (JB)

CCR: Officieel scheepsnummer wordt ENI-nummer

Net als (vracht)auto's en vele andere vervoersmiddelen is elk binnenvaartschip ook voorzien van een soort kentekennummer. Dit nummer wordt het Rijnvaart-, Europa- of het officieel scheepsnummer genoemd. Het nummer is op de zijkant en/of achterkant van het schip te vinden. Vanaf april 2007 is er een nieuw identificatiesysteem, het zgn. "ENI-nummer". Hiermee vervalt de oude nummering en benaming, zij het dat er wel een overgangsregeling van toepassing is. De Centrale Commissie Rijnvaart (CCR) heeft, in nauwe



samenwerking met de Europese Commissie, dit nieuw identificatiesysteem voor de binnenschepen ontwikkeld.
Het gebruik van steeds meer communicatie- en informatiesystemen in de binnenvaart heeft er toe geleid dat er een betrouwbare en efficiënte herkenning van schepen op de vaarweg moest komen.
De CCR heeft daarom een wijziging van het Politiereglement en het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) aangenomen, om een "uniek Europees scheepsidentificatie-nummer", doorgaans "ENI-nummer" genoemd, te implementeren (artikelen 2.17, 2.18 en 24.08 van het ROSR).
Het nieuwe systeem neemt grotendeels het momenteel op de Rijn geldende systeem over. Het nieuwe identificatiesysteem is van toepassing op de schepen die over een Certificaat van Onderzoek beschikken en op vaartuigen die willen deelnemen aan River Information Services (RIS). Een bijzonderheid is dat het nummer tijdens de gehele levensduur van het schip niet verandert, zelfs niet wanneer het vaartuig in een ander land wordt teboekgesteld.
Het nummer wordt in het kader van het ROSR, met ingang van 1 april 2007, van toepassing op alle nieuwe vaartuigen.
De bestaande schepen met een officieel scheepsnummer, behouden hun nummer dat voor de nieuwe nummering door een " 0" wordt voorafgegaan.
De scheepseigenaren hoeven het nieuwe nummer niet onmiddellijk op de opbouw van de Rijnschepen te wijzigen, maar vanaf de verlenging van het Certificaat van Onderzoek na 1 april 2007. Een overgangsperiode zal nog worden bepaald.
Een overzicht van de oude nummering:
Nummers beginnende met:

18…	Frankrijk
20… t/m 33…	Nederland
40… t/m 59…	Duitsland
6…	België
70…	Zwitserland
80…	Luxemburg
834…	Polen
835…	Polen
845…	Tsjechië
85…	Oostenrijk
86…	Hongarije

Bron: Persbericht CCR, najaarsvergadering 2006; Paul Hoekman

NB. Eigenaren van schepen die nu nog geen Certificaat van Onderzoek hebben, maar dat met de invoering van de nieuwe Europese richtlijn wel krijgen, krijgen bij het verstrekken van het CvO ook hun ENI-nummer. Dit nummer is terug te herleiden naar het kadasternummer. Zolang het schip geen CvO heeft, hoeft het ENI-nummer ook nog niet op het schip te staan. (JB)

BICS: Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem

Met het BICS kunt u uw reis- en ladinggegevens vanaf het schip elektronisch melden aan de vaarweg autoriteit (in Nederland het IVS90). Per september 2007 is er een nieuwe BICS CD v3.05.05 beschikbaar.
Op www.bics.nl kunt u verdere uitleg, software, handleidingen, inschrijfformulieren en adressen vinden.

BICS is een gratis softwarepakket voor diverse soorten gegevensuitwisseling in de binnenvaart en het short-sea verkeer. BICS maakt de gegevensverstrekking sneller, betrouwbaarder en strikt vertrouwelijk. Geen privacy- of zakelijk gevoelige informatie via open verbindingen zoals de marifoon. Voor elke varende gebruiker worden bij installatie van BICS de standaardgegevens van het schip (scheepsnaam, afmetingen, scheepstype en officieel scheepsnummer) in het programma vastgelegd.

BICS bevat verder alle namen van laad- en losplaatsen, allerhande ladingsoorten en de precieze benamingen en gevarenindicaties van elke gevaarlijke stof die over water mag worden vervoerd. Dat sluit misverstanden door schrijffouten, onverstaanbaarheid of taalproblemen uit en maakt het systeem zeer gebruiksvriendelijk. Per reis hoeven dus alleen de variabelen te worden ingevoerd: vertrekhaven en bestemming, soort en hoeveelheid lading, diepgang en aantal opvarenden. Kiezen met de muis uit de lijsten met standaard-aanduidingen is voldoende.
Het BICS-programma wordt standaard meertalig geleverd. Dus zowel de schermen als de bestanden met de data. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de BICS-standaard in heel Europa wordt toegepast.
Voor een reis van Rotterdam naar bijvoorbeeld Hamburg hoeven de gegevens dan slechts eenmaal -bij vertrek- te worden doorgegeven. Onderweg kan het schip dan volstaan met een korte identificatie (meestal per marifoon) bij het naderen van een verkeerspost, sluis, brug of een haven.

BICS is gekoppeld aan de Berichten Ontvang Service (BOS). Wanneer de reisgegevens zijn ingevoerd en op het beeldscherm de groene knop is aangeklikt, wordt deze functie automatisch geactiveerd wanneer vanaf het schip contact wordt gemaakt met de centrale postbus van het BICS. De BOS zorgt er dan voor dat de PC aan boord de Scheepvaartberichten en de waterstanden van de Rijn, Maas en Donau ontvangt en netjes op diverse schermen presenteert.
Het programma van de Berichten Ontvang Service kan eenvoudig berichten rangschikken, sorteren en dergelijke. Ook kunnen diverse berichten geselecteerd en uitgeprint worden. Het BICS kan ook op een gemakkelijke manier communiceren met andere nautische software-pakketten die externe softwaremakers op de markt brengen.
BICS kan ook volautomatisch gegevens uitwisselen met PC Navigo. Dat is een reisplanner voor de binnenvaart die een marktpartij heeft ontwikkeld. De schipper hoeft niet langer zowel in het BICS als in zijn reisplanner in te voeren welke en hoeveel lading hij vervoert, wat die reis de diepgang is en welke route hij volgt naar de losplaats. De reisplanner leent deze informatie uit het BICS-programma, slaat daarmee aan het rekenen met bijvoorbeeld de zojuist ingevoerde actuele diepgang en de bijbehorende kruiplijnmaat uit zijn eigen geheugen en toont dan automatisch of op die reis de geplande route wel te volgen is en zo niet welke alternatieven er eventueel zijn.



#1 jaargang 1 november 2007

BICSmail:-)

'Nieuws op papier uit de digitale binnenvaart'

Inhoud:

Wat is dit voor een krant?

BICSmail is een krant met informatie over BICS, het gratis systeem voor elektronische communicatie over lading- en reisgegevens in de binnenvaart. Fonetisch uitgesproken staat er 'big smile'. Dat is niet voor niets. Daarmee wordt benadrukt hoe positief de uitwerking is van het gebruik van elektronische berichtenuitwisseling. Het is zoals met veel dingen: het klinkt ingewikkeld maar het maakt veel dingen juist eenvoudiger. Lees deze krant en u zult met ons concluderen dat BICS de binnenvaart veel te bieden heeft.
BICSmail is mogelijk gemaakt door een samenwerking van AVV en Bureau Telematica Binnenvaart. Er volgen in 2008 meer edities van BICSmail.

Iedereen wint met BICS

Vanaf 1 april 2008 zijn containerbinnenschepen verplicht de ladinggegevens voor elke reis elektronisch door te geven aan het meld- en volgsysteem van de vaarwegbeheerder. Het ligt voor de hand gebruik te maken van BICS, het Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem waar een groot aantal binnenvaartondernemers al succesvol gebruik van maakt.

De verplichte melding voor containerschepen is besloten in de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) in de vergadering van mei 2007. De veiligheid van de vaart is verreweg de belangrijkste reden om deze verplichting in te voeren. In een aantal containers zitten gevaarlijke stoffen en als die over de vaarweg worden verplaatst, dient bij de beheerder van de vaarweg bekend te zijn welke stoffen in welke container zitten. In geval van calamiteiten wordt die informatie gegeven aan bijvoorbeeld de brandweer. Ingewikkelder is het niet.
Binnenschepen vervoeren talrijke containers in één keer. Alle informatie over de inhoud van deze containers kan niet simpel per marifoon of per fax worden doorgegeven zonder het risico op fouten, verschrijvingen en vergissingen. Daarom is gekozen voor elektronisch doorgeven van al deze gegevens. Dat is gemakkelijker voor de verzender en voor de ontvanger. Bovendien is de kans op fouten in het doorgeven van de gegevens minimaal als het elektronisch gebeurt.
Het is dus gemakkelijker, er is minder kans op fouten en deze gegevens zijn eenvoudiger te beveiligen. Met andere woorden: met elektronisch melden is de privacy van de ondernemer beter te beschermen, zowel verladers als varende ondernemers. Het komt erop neer dat iedereen wint bij elektronisch melden. Dat moet velen aanspreken.
Dat het door Rijkswaterstaat ontwikkelde BICS het aangewezen programma is voor deze meldingen heeft een aantal redenen. BICS sluit precies aan bij welke gegevens de vaarwegbeheerder nodig heeft, het heeft zich bewezen in de al meer dan tien jaar dat het wordt gebruikt en bovendien is het gratis.

Rijkswaterstaat levert alle BICS-software (inclusief het BOS) gratis uit. Het vanuit Nederland en België per GSM naar het 0800-nummer doorzenden van de reisgegevens naar de centrale BICS-postbus in Rotterdam is gratis.
Voor Nederlandse schepen, die in het buitenland varen geldt dit ook voor het (automatisch) versturen van de kopie-berichten naar het CBS en het opvragen van de scheepvaartberichten en/of waterstanden (BOS-berichten).
Voor reismeldingen in Duitsland (aan het MIB) en in Frankrijk (aan het VNF) moeten wel telefoontikken worden betaald.

Benodigd zijn een PC met bij voorkeur een moderne Pentium-processor, minimaal 64 Mb intern geheugen en 100 Mb vrije ruimte op de harde schijf. Voorts is vereist het besturingssysteem Windows 95, 98, 2000, Millennium Edition, NT, XP of Vista en een modem met een transportsnelheid van minimaal 9600 bps en een hieraan gekoppelde GSM-telefoon met datamogelijkheid.
BICS berichten versturen en het ophalen van de BOS berichten kan ook via een Internet verbinding (GPRS, UMTS etc). BICS-gebruikers aan de wal kunnen uiteraard met een gewone of ISDN-telefoonlijn en een sneller modem werken. BICS kan ook via internet communiceren.

BICS-gebruikers krijgen altijd de CD-rom met de nieuwste versie van het programma automatisch toegestuurd.
Nieuwe belangstellenden voor BICS (al of niet samen met BOS) kunnen zich aanmelden door het versturen van een e-mail naar: info@bics.nl of een telefoontje naar de BICS-helpdesk: 010-2886390.

Met behulp van BICS kunnen ook pleziervaartuigen (dus geen lading- of passagiersvervoer) zich melden. Bij het begin van de reis kun je aangeven waar je vandaan komt en waar je naar toe vaart. Het enige wat je dan nog hoeft te doen is je melden met je scheepsnaam en je Europanummer bij de verkeersposten. Dat scheelt een hoop communicatie via de marifoon. BICS is een onderdeel van het RIS-systeem: River Information Services waarin alle nautische (communicatie) software in Europa aan elkaar gekoppeld wordt, zodanig dat veel overbodige dubbele handelingen worden vermeden. Aan BICS en RIS zit een scherp privacy-protocol waaraan allen zich hebben te houden.
De binnenvaart houdt die privacy sterk in de gaten.

In de laatste week van oktober is de speciale krant BICSmail:-) bij ieder Nederlands binnenvaartbedrijf in de postbus gevallen. Er volgen nog vijf nummers van deze 'krant met een glimlach', waarin allerlei aspecten van elektronisch melden uit de doeken worden gedaan.

De eerste BICSmail markeert de start van een langdurige campagne om elektronisch melden te stimuleren. Bureau Telematica Binnenvaart en Rijkswaterstaat doen er alles aan om er voor te zorgen dat binnenvaartondernemers klaar zijn voor elektronisch melden via BICS. Voor ondernemers in het containervervoer is dit een uiterst actuele zaak: per 1 april volgend jaar wordt elektronisch melden op de Rijn verplicht. Het is een kwestie van tijd dat elektronisch melden ook gaat gelden voor andere ladingsoorten. In BICSmail:-) lees je er alles over. Via http://www.binnenvaart.org/index.php?option=com_content&task=view&id=149&Itemid=9 kun je het informatieblad downloaden of bestellen (wordt dan toegestuurd per 'slakkenpost').

Bron: Rijkswaterstaat.

Biologische toevoegingen aan de brandstof

Henk Bos

Inleiding

Heel geleidelijk worden er brandstoffen van biologische oorsprong toegevoegd aan diesel en benzine. Daardoor treden ook de effecten ervan geleidelijk op. De watersport in Nederland (72.800 motorboten / kajuitzeilboten en circa 8000 schepen langer dan 20 meter) is gedwongen om de brandstof voor het wegverkeer te gebruiken. Daarom gaan we in dit verhaal uitleggen waarom u meer filters gaat gebruiken en het beter is om de brandstoftank een keer schoon te maken. Ingelamineerde brandstoftanks in polyester schepen kunnen ook problemen opleveren terwijl in sommige gevallen de motor voortijdig gereviseerd zal moeten worden. Ook leggen we uit waarom het soms beter is om de brandstoftanks in de winter leeg te hebben in plaats van vol.

Beleid

Biobrandstof wordt over de hele wereld gebruikt, de biobrandstof-industrie kent een grote expansie in zowel Azië, de Amerika's als ook in Europa. Het wordt meestal gebruikt als brandstof voor voertuigen.
De zorg om het milieu en voornamelijk de toename van de broeikasgassen in de atmosfeer dragen bij aan ongewenste verandering van het klimaat. Het Kyoto protocol heeft bindende doelstellingen voor reductie CO2 en is door de EU landen geratificeerd.

De doelstelling van de Europese Unie is dat in 2010 5,75% van de door het wegverkeer gebruikte brandstof in het vervoer van biologische afkomst is. Hieraan heeft o.a. de Nederlandse overheid invulling gegeven door middel van het Besluit biobrandstoffen wegverkeer 2007. In 2007 moet 2% van de benzine en diesel als biobrandstof worden geleverd (puur of als bijmenging). Dit aandeel neemt jaarlijks met 1,25% van het totaal aan diesel en benzine toe. De bijmengverplichting bij diesel en benzine afzonderlijk stijgt jaarlijks met 0,5%. Vanaf 2008 kan dus meer biobrandstof bij diesel worden bijgemengd om daarmee aan een deel van de verplichting invulling te geven.

EU richtlijnen

Nederland is door de EU regels verplicht om de uitstoot van CO2 te verminderen. In de brandstof voor het wegverkeer wordt daarom het biologische aandeel geleidelijk verhoogd.

* 2 % biobrandstoffen in 2007 (B2).
* 3,25 % biobrandstoffen in 2008.
* 4,50 % biobrandstoffen in 2009.
* 5,75 % biobrandstoffen in 2010.

Helaas moet de watersport de brandstof betrekken bij de pompstations voor het wegverkeer zodat de pleziervaart problemen oploopt die niet waren voorzien. Bij auto's is de omloopsnelheid van de brandstof hoog terwijl de pleziervaart in de winter maanden lang niet vaart. Bij voorkeur moet de B2 diesel binnen 90 dagen verbruikt zijn om problemen te voorkomen.

DIESEL

1. Biodiesel / FAME / B100

Test Items	Results	Summary
Material Compatibility		
Metals	**Fail**	**Corrosion in Tern Sheet**
Rubber & Plastics	Pass	No effects of Ester as far as less than 5v%
Cold Performance	–	Poor Startability
Long Storage Test	Pass	Slight Degradation
Fuel Line Parts Test		
Fuel Filter Test	Pass	Same as diesel fuel with B5
Fuel Tank Test	**Fail**	**Corrosion and melting plating in Tern Sheet and Bonde**
Fuel Pipe Test	Pass	Same as diesel fuel with B5
Fuel Hose Test	Pass	Same as diesel fuel with B5
FIE Durability Test	**Fail**	**Wear in Injectors with B5**
Engine Durability Test		
LD, ID	Pass	Observation of no trouble with B5
LD, DI	Pass	Observation of no trouble with B5
HD, DI	**Fail**	**Flow loss and Wear in Injectors with B5**
Vehicle Durability Test (LDV, IDI)	Pass	Observation of no trouble with B5
Emission Test	Pass	Little Impact with up to 10v%

* Fame is een biobrandstof die o.a. gebruikt wordt voor bijmenging bij minerale diesel (5% bijmenging geeft B5).
* Fame wordt verkregen middels een chemisch proces (verestering).
* Verestering: door dit proces wordt de viscositeit van geraffineerde plantaardige olie (of dierlijke oliën en vetten) verlaagd.
* De meest gebruikte grondstoffen zijn koolzaadolie, sojaolie en palmolie.
* Binnen de huidige dieselnorm (CEN-spec EN 590) kan maximaal 5% FAME worden toegevoegd. (CEN staat voor Comité Européen de Normalation)
* De 2% verplichting op energiebasis = 2,13% op volumebasis voor 2007.

Kwaliteitsaspecten

* De normen van FAME zijn vastgelegd in CEN standaard EN14214.
* Dichtheid; tussen 860 en 900g/l (EN 590 tussen 820 en 845 g/l).
* Wintereigenschappen; geen cloud point (de temperatuur waarbij voor het eerst nevel wordt waargenomen) vereiste, CFPP grenzen gelijk aan EN 590. (CFPP is Cold Filter Plugging Point).
* Watergehalte; maximaal 500 mg/kg (EN 590 maximaal 200 mg/kg).

Specificatie	eenheden	EN 14214:2003	ASTM D6751	EN 590:1999
densiteit 15°C	g/cm³	0.86-090		0.82-0.845
viscositeit 40°C	3.5-5.0		1.9-6.0	2.0-4.5
flashpunt	°C	120	130	55
S (max.)	mg/kg	10	15	350
C resid. (max.)	wt %	0.3		0.3
water (max.)	mg/kg	500	500	200
Cetaan (min.)		51	47	51
contam. (max.)	mg/kg	24		24
ester (min.)	wt %	96.5		
methanol (max.)	wt %	0.2		
triglyceride (max.)	wt %	0.2		
rmonoglyceride (max.)	wt %	0.8		
diglyceride (max.)	wt %	0.2		
glycerol (max.)	wt %	0.25	0.24	
joodgetal (max.)		120	115	
fosfor (max.)	mg/kg	10	10	
Linoleen (max.)	wt %	12		

Risico's
* Mogelijk kankerverwekkend.
* Lagere energie inhoud.
* Trekt water aan.
* Slechte oxidatiestabiliteit.
* Gevoelig voor bacterievorming.

Daar FAME van nature gevoelig is voor biologische verontreiniging is secuur wateronderhoud belangrijk.

In Nederland wordt FAME bijgemengd bij autodiesel.

FAME nader bekeken
Biodiesel of RME ("Raapmethyl") is chemisch bewerkte raapzaadolie. Hierbij worden raapzaadolie en methanol in de aanwezigheid van een katalysator (ongeveer 0,5% erg agressieve natronloog isobutyleen) verwarmd. In de molecule structuur wisselen daarbij glycerine en methanol van plaats en er ontstaan drie afzonderlijke vetzuren, methyl kettingen en een vrije glycerine molecuul. Het resultaat: biodiesel en glycerine. In de nieuwe E DIN 51606 wordt nu de benaming FAME ("Fatty Acid Methyl Ester") gebruikt. In Engels sprekende landen wordt de term E-diesel, wat staat voor ethanol-diesel, gebruikt.

Methanol
Methanol of Houtgeest wordt gemaakt uit 'cellulose houdende biomassa' en dat maakt geen deel uit van de voedselketen. Methanol is een alcohol en giftig bij inname; één van de gevolgen is blindheid en eventueel de dood. De letale dosis is ongeveer 25 gram. Het wordt toegevoegd aan spiritus. Om die reden is spiritus ondrinkbaar en hoeft er geen drankaccijns over te worden betaald. Bij ondeskundige bereiding van alcohol ontstaat wel eens methanol als bijproduct, waardoor een zeer gevaarlijke drank ontstaat. Methanol, of methylalcohol, is een zeer gevaarlijk product. Eén enkele slok zuivere methanol kan bij een volwassene al een vergiftiging veroorzaken. Methanol wordt onder andere gebruikt als brandstof voor brandertjes van schotelverwarmers en fonduestellen. Meestal wordt hiervoor zuivere methanol (99%) gebruikt. Het komt ook voor in antivriesmiddelen, oplosmiddelen en afbijtmiddelen.



De eerste symptomen van een methanolvergiftiging zijn:
* Duizeligheid.
* Evenwichtsstoornissen.
* Verwardheid.
Het doet denken aan een dronkenschap ten gevolge van alcohol. Later verschijnen de andere symptomen, soms 18 tot 24 uur later, de tijd nodig om methanol om te zetten in andere, nog meer giftige bestanddelen.
* Algemeen onwel zijn.
* Hoofdpijn.
* Misselijkheid en braken.
* Buikpijn.
* Gezichtsstoornissen.
De restletsels na een ernstige vergiftiging kunnen zijn: gezichtsstoornissen, blindheid (definitief verlies van het gezichtsvermogen) en andere neurologische stoornissen. Het is mogelijk dat het slachtoffer van een methanolvergiftiging hieraan overlijdt.
Methanol is dus erg gevaarlijk. Iemand die methanol ingenomen heeft moet zo vlug mogelijk naar het ziekenhuis gebracht worden.

Eigenschappen van methanol
* Kookpunt 65 ºC.
* Dichtheid 789 g/ml.
* Trekt water aan en lost erin op.
* Vlampunt 7-12 ºC.
* Zelfontbrandingstemperatuur 464-470 ºC.
* Zeer brandbaar zowel de vloeistof als de damp!
* Door statische lading kan een explosie plaatsvinden.

Hydrolyse
Hydrolyse is het splitsen van een chemische verbinding in zijn oorspronkelijke bestanddelen met behulp van water. Omdat er altijd water in de diesel zit bestaat de kans op hydrolyse waardoor methanol vrij kan komen.

Meer dan 5% toevoeging van biologische oorsprong
Bij toepassing van meer dan 5% biodiesel in minerale dieselolie neemt de kans op polymerisatie toe. Dat wil zeggen: er vormen zich lange molecuulketens die lakvorming veroorzaken, vooral op warme plaatsen zoals verstuivernaalden. Door glycerine-afzettingen vervuilt het inspuitsysteem nog meer, zelfs in de verbrandingskamer ontstaan ongewenste afzettingen.

BENZINE

2 Bio-ethanol
* Biobrandstof voor bijmenging bij benzine (5% bijmenging geeft E5).
* Binnen huidige benzinenorm (CEN-spec EN 228) maximaal 5% ethanol.
* Tot 2% verplichting op energiebasis = 3,02% op volumebasis.

Ethanol
* Komt in de natuur voor als een product van een grote verscheidenheid aan microbiologische processen.
* Ethyl alcohol is een heldere vloeistof met een karakteristieke geur.
* Brandt met een schone witte vlam.
* Wordt fabrieksmatig gemaakt door distillatie van

gefermenteerde suikers van een grote verscheidenheid aan natuurlijke producten waarbij CO_2 ontstaat.
* Smeltpunt = -114.1 ºC, kookt bij 78,5 ºC. De dichtheid is 0,789 g/ml bij 20 ºC.
* Bij verdamping in de atmosfeer wordt het door fotosynthese omgezet in CO_2 en water.
* Is een geleider voor elektriciteit.
* Het vlampunt is 12,7 ºC. De damp ontsteekt gemakkelijker dan benzine.
* Tast zink, brons, lood en aluminium aan.
* Ethanol is zo hygroscopisch dat het moet worden opgeslagen in een verzegelde container om te voorkomen dat er vocht besmetting optreedt.

Kwaliteitsaspecten
* Ethanol trekt water aan en lost erin op.
* Ethanol is daardoor erg gevoelig voor bacterievorming.
* Te veel ethanol: water + ethanol zakken uit.
* Tot 10% ethanol-blending werkt dampspanning verhogend: RVP (Reed Vapor Point wat staat voor de vluchtigheidsgraad) is de limiterende factor.
* Vooralsnog is bijmenging van benzine met ethanol geen optie in het gemeenschappelijk distributiesysteem.

3. ETBE (ethyl tertiair butylether)
* Wordt verkregen door samenvoeging van bio-ethanol en isobuthyleen.
* Is biobrandstof voor bijmenging bij benzine.
* Binnen huidige benzinenorm (CEN-spec EN 228) tot maximaal 15% ETBE.
* Biocomponent in ETBE is 47%.
* 2% verplichting op energiebasis = 5,10% op volumebasis.

Kwaliteitsaspecten
* ETBE vervangt MTBE (methyl tertiair butylether) als octaanbooster voor benzine.
* ETBE kent net als MTBE minder water-en dampspanning problemen zoals ethanol.
* ETBE is daardoor efficiënter tijdens de productie te gebruiken i.p.v. achteraf mengen.
* Vooralsnog bijmenging van benzine met ETBE op raffinaderijen.

Voor de toevoeging van het duurdere biocomponent wordt een toeslag gerekend voor diesel, gasolie extra EN590 en benzines. Deze toeslag wordt verrekend in uw netto prijs.

Aan deze nieuwe samenstelling kleven een aantal nadelen ten opzichte van fossiele brandstof zoals u die gewend was. De belangrijkste zijn:
* Verlaagt de dampdruk.
* Gereduceerd waterafscheidend vermogen.
* Meer schuimvorming (diesel).
* Snellere corrosie en vervuiling injectoren.
Deze nadelen zijn door juiste behandeling van de brandstof en de omstandigheden goed te voorkomen en te beheersen.

Gereduceerd waterafscheidend vermogen
De belangrijkste maatregel om bacterievorming en daardoor dichtslaande filters te voorkomen: zorg dat er geen water of vuil in uw installaties en daardoor bij de brandstof komt.

AANBEVELINGEN

Tanks
* Maak tanks regelmatig schoon.
* Gebruik geen aluminium tanks.
* Gebruik geen ingelamineerde polyester tanks.
* Inspecteer het complete brandstofsysteem op lekkage. Ruim gemorste brandstof op en bewaar oliehoudende doeken in een gesloten metalen container. Breng ze zo snel mogelijk bij de gemeente reiniging.
* Metalen delen in kunststof brandstoftanks horen geaard te zijn om brand en explosie te voorkomen.
* Hou de temperatuur van het brandstofsysteem zo laag mogelijk.

Filters
* Pleeg strikt periodiek onderhoud op de filters.
* Noteer datum van onderhoud en uitgevoerde werkzaamheden.
* Vervang regelmatig de filters (niet alleen schoonmaken en terugplaatsen).
* Controleer de werkzaamheden die het onderhoudsbedrijf pleegt en stel vast dat de door u opgedragen werkzaamheden ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Water
* Peil regelmatig op water.
* Na het peilen de peildop weer stevig dichtdraaien zodat deze waterdicht is afgesloten.
* Zorg er voor dat de peildop is voorzien van een goede nitrile rubber of viton afdichting.
* Haal regelmatig onderste deel uit de tank (eenvoudig pompje).
* Sluit de ontluchting gedurende de winterberging hermetisch af. (Bijvoorbeeld met een vinylhandschoen en post elastieken).



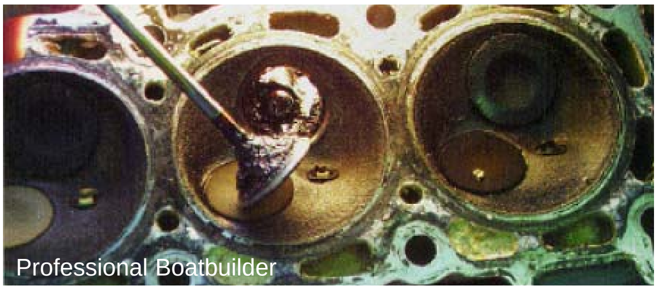
Bronnen
http://www.oirschotolie.nl/script/nieuws_detail.asp?NieuwsID=44
http://www.biofuelsystems.com/information.htm
http://www.ufop.de/downloads/FAME_Statement_June_2004.pdf
http://www.ardujenski.com/files/documents/fueltest.pdf
http://a0130804.uscgaux.info/newslink8-06.htm
http://newsgroups.derkeiler.com/Archive/Rec/rec.boats/2006-06/msg02981.html
http://www.nybass.com/archive/index.php?t-19395.html

INGELAMINEERDE POLYESTERTANKS

Ethanol doesn't put a tiger in your tank; it attracts water.

Af en toe bereiken ons berichten over problemen met Ethanol houdende brandstof in GRP tanks (glass reinforced polyester) zodat we er wat dieper in zijn gedoken. Niet alleen in het buitenland wordt benzine gemengd met ethanol. Dit kan zeer verschillende waardes hebben. Daar er veel jachten met een benzine motor zijn en de meeste buitenboordmotoren benzine gebruiken gaan we even kijken hoe een en ander in elkaar zit.
In tegenstelling met benzine heeft ethanol iets met water. Het zorgt er voor dat de zwaardere delen van de brandstof naar beneden zakken en zullen zich verzamelen op de bodem van de tank (stratificatie). Dit gebeurt vooral als een schip gedurende langere tijd niet vaart.

Controleer de tank
Om problemen te voorkomen is het zaak eens goed naar de tank te kijken. Meestal zit het wel goed maar er is ook een periode geweest waarbij er niet zo goed werd opgelet. Informeer in elk geval bij de bouwer.
Tanks die speciaal gemaakt zijn voor brandstof zijn meestal van de juiste materialen gemaakt. In de periode tussen 1979 en 1986 zijn er tanks gemaakt die niet bestand zijn tegen ethanol. Ethanol verandert namelijk de samenstelling van het polyester terwijl ook andere materialen zoals sommige epoxy varianten aangetast kunnen worden.
Een tweede verschijnsel van aantasting is hydrolyse. Door het absorberen van water in de brandstof is dit meestal voldoende aanwezig. Hierdoor kan polyester omgezet worden in zijn oorspronkelijke bestanddelen styreen en harder componenten.


Professional Boatbuilder

Omgaan met de problemen
Benzine met ethanol is een zeer goede ontvetter. Als er vuil in het brandstofsysteem zit dan wordt het nu losgemaakt. Dit geldt niet alleen voor de tank maar ook voor de leidingen en de daarin aanwezige armaturen. Daarom is het noodzakelijk dat het gehele brandstofsysteem schoon is en blijft.
Helaas hebben we met problemen te maken die met elkaar te maken hebben. Ethanol maakt polyester week en wel op een dusdanige manier dat het kan gaan lekken. Hydrolyse splitst de bestanddelen van het polyester welke neerslaan in het inlaatspruitstuk en op de klepschotels. Terwijl Ethanol doorgaat met water te absorberen. Dit water zakt niet uit maar vormt een waterhoudende emulsie onder in de tank. Kunststoftanks zijn zelden uitgevoerd met een wateraftap. Ook al zou dat zo zijn dan is de emulsie nog moeilijk te zien. Als er een gemakkelijk toegankelijke opening is in de tank dan is water, waterhoudende emulsie en brandstof alleen te constateren als u een peilstok insmeert met waterzoekpasta (Vecom).
Gaat u zeilen onder wat minder gunstige omstandigheden dan is het aan te raden om de ontluchting van de brandstoftank hermetisch af te sluiten om elk binnendringen van water te voorkomen.
Zie ook Info20M nummer 28 blz 12.
Oudere rubber brandstof slangen kunnen aangetast worden door ethanol. Het komt voor dat de binnenwand loslaat en de slang dermate vernauwt dat de motor begint te haperen.

Professional Boatbuilder


De eerste gedachte is dan: het filter is verstopt maar dat hoeft niet zo te zijn. Het zwellen van het rubber kan ook een doorlaatvernauwing veroorzaken.
Als u de winterberging ingaat is het verstandig er aan te komen met zo weinig mogelijk ethanolhoudende brandstof aanboord en daarna de tank leeg te pompen. Uw verzekering zal het zeker toejuichen!

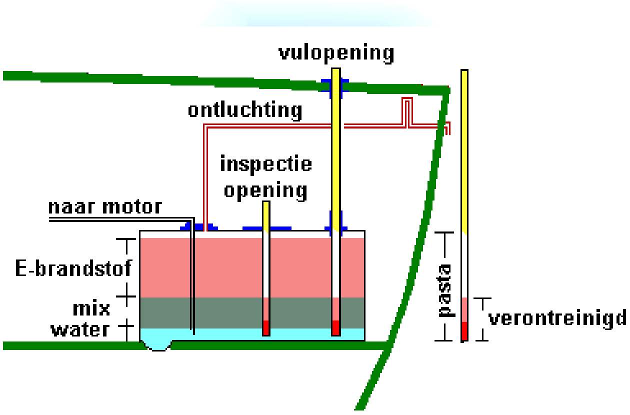
BACTERIËN

Bacteriën in de brandstof zijn voor vele watersporters een nachtmerrie. We zullen het in dit verhaal verder over diesel hebben maar het geldt ook voor benzine. Het risico van vervuilde diesel bestaat met name bij bunkerstations voor de recreatievaart. Er is veel over gepubliceerd terwijl in de Nederlandse literatuur bovenvermelde oorzaken niet zijn te vinden. In vrijwel alle brandstoffen zitten sporenelementen van bacteriën, schimmels, gisten. Zolang dit maar erg weinig is geeft het geen problemen. Erger wordt het als de bacteriën zich explosief kunnen gaan vermenigvuldigen.
Daar zijn 3 voorwaarden voor nodig nl:
* Water.
* Temperatuur.
* Tijd. Heeft de brandstof voldoende tijd stilgestaan in de tank (die van u, of die van de pomphouder).

De schade hangt af van het soort bacterie. Er bestaan anaërobe zwavelreducerende variëteiten die een zuurstofarme omgeving al ideaal genoeg vinden om zich te vermenigvuldigen en een agressief zuur te produceren dat de tankwand aanvreet.
De meest voorkomende versie vindt vrij en onvermengd water in de tank een goede voedingsbodem en veroorzaakt verstoppingen van leidingen en filters.
Als particulier heeft u maar zeer ten dele invloed op dit verschijnsel. Wel kunt u zorgen dat u uw brandstof betrekt bij een pomphouder die veel verkoopt, zodat de diesel maar

kort in zijn tank zit.
Als u naar het buitenland gaat waar de brandstof slechter is dan hier, is het wellicht raadzaam meer voorzorgen te nemen.
Het gevolg van deze natuurlijke verontreinigingen is dat de brandstoffilters verstopt raken en er door verminderde smering schade aan de inspuitstukken kan ontstaan. De kleur en geur van de brandstof zal veranderen en er zal zichtbare slijmvorming en schimmelvorming optreden. Waar we het meeste last van hebben zijn de slijmerige restanten van de afgestorven bacteriën.





Voorzorgsmaatregelen
Het gezegde 'voorkomen is beter dan genezen' gaat hier ook op. Daarom is het nodig om:
* De brandstof bij een goed bekend staande leverancier te betrekken.
* Er op te letten dat er een snelle doorloop van de brandstof is bij de leverancier.
* Monteer een water afscheidingsfilter van Separ of Lucas.
* Zorg dat er geen water van buitenaf in kan komen.
* Sluit de ontluchtingsleiding af met een flexibele afdichting (vinyl handschoen met een veter).
* Tap water af voor u gaat varen.
Een andere mogelijkheid is het toevoegen van een biocide aan de brandstof. Dit doodt elke vorm van bacteriën en gisten. Ga hier zo spaarzaam mogelijk mee om daar dit ook schade toe kan brengen aan het inspuitsysteem, vooral als het gaat om common-rail systemen.
Voor een keuze verwijzen we naar de resultaten van de Practical Boat Owner (PBO) test. Goedkoop en aanbevolen door PBO is Marine 16, zie www.marine16.co.uk.
GrotaMar71, Marine16 en Fuel Doctor breken de slijmerige substanties af zodat de filters blijven functioneren.
Marine16 wordt in Nederland door Shell gebruikt.

Verschijnselen
De meeste motoren kunnen veel problemen verwerken maar er is voor elk systeem een maximum. Om schade aan de motor te voorkomen is het belangrijk alert te zijn op de volgende verschijnselen:
* Slecht starten.
* Plotseling lager worden van het toerental (inhouden).
* Onregelmatig lopen.
* Zwarte rook.
Zet dan de motor uit en spoor de oorzaak van het probleem op. Als u de motor laat lopen zal deze bij gebrek aan brandstof later inspuiten en zuigers gaan vreten. Dan bent u aan een revisie toe. Na wisselen van de brandstoffilters kunt u naar de haven terug gaan om het volledige brandstofsysteem schoon te maken.
Zie hiervoor Info20M nummer 31.

Bronnen polyester tank problemen:
Artikel van Dan Crete 'Lessons from Ethanol's Freshman Year' gepubliceerd in het juni-juli nummer van de 'Professional Boatbuilder' 2007.
http://www.proboat-digital.com/proboat/20070607
http://my.boatus.com/forum/forum_posts.asp?TID=56486&PN=1
http://www.boatus.com/Seaworthy/fueltest.asp
http://www.powerandmotoryacht.com/maintenance/eliminate-water-in-fuel-tank
http://egyptian.net/~raymacke/Cbnskif27.htm
http://egyptian.net/~raymacke/Cbnskif36.htm

Bronnen bacteriën:
Practical Boat Owner, nummer 484, april 2007 blz. 58 - 62
http://www.vecom.nl
http://www.vecom.nl/documentatie/tb/TB-2005-16-ned.pdf.
http://www.marine16.co.uk/acatalog/PBO_Article.html
http://www.esys.org/technik/dieselpe.html
http://www.esys.org/technik/dieselp2.html



Deze trechter laat alleen brandstof door en houdt water en vuil tegen